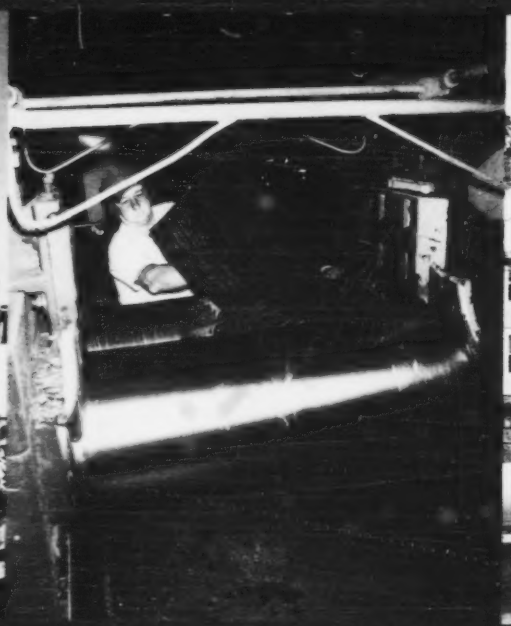
THE NEW BRUNSWICK TIRE STEWARDSHIP BOARD



ANNUAL REPORT 2003 AND MANAGEMENT PLAN 2004-2005

THE NEW BRUNSWICK TIRE STEWARDSHIP BOARD

P. O. Box 308, Station A
Fredericton, New Brunswick
E3B 4Y9

102 Queen Street, Suite C
Fredericton, New Brunswick
E3B 1A5

Tel: 506 454 8473 (TIRE)
Fax: 506 454 8471
Toll Free: 1 888 322 8473

Email: nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com

LETTER TO THE MINISTER

March 31, 2004

Honourable Brenda Fowlie
Minister of Environment and Local Government
P.O. Box 6000
Fredericton, NB
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report for the fiscal year January 1, 2003 to December 31, 2003. The Report also includes the Management Plan for fiscal years 2004 and 2005.

Sincerely,

David I. Besner
Chairperson
New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

CHAIRMAN'S REPORT

New Brunswick's Tire Stewardship Program (TSP) has now diverted 5 million scrap tires from landfills across the Province since its inception in 1996.

From the outset, the TSP has placed a high priority on stimulating 'value-added' manufacture of new rubber-based products inside New Brunswick, rather than shipping raw or partially processed material to other jurisdictions. The job-creation advantages of this approach have proven significant on a province-wide basis, as well as in Minto, NB, which is home to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

Some of the most advanced tire recycling technology in the field is now in place at TRACC's Minto plant, and further expansions in production capacity are planned for the year ahead. From livestock mattresses to high end roofing tiles, truck and trailer mud flaps, assembly line rollers, or custom-made industrial gaskets, the range of products made from our recycled scrap tires grows more diverse every year.

The TSP collection system operates on a year round basis in all regions of New Brunswick. More than 87% of all scrap tires generated in the Province were transported to TRACC in 2003, which was one of the highest 'capture' rates achieved across North America. Year-end totals also show that more than 98% of production output at TRACC fell under the 'value-added' category. Such data demonstrate why NB's tire recycling system is seen as one of the most effective in Canada.

At the same time, it's important to recognize that North-America's tire recycling industry is a volatile highly competitive field, and the TSP's future growth cannot be taken for granted. There's no doubt that our long standing emphasis on 'home-grown' manufacturing is proving to be a major strategic advantage, at a time when higher inventories and lower prices for basic 'rubber crumb' have become the norm in many parts of the continent. Our growing focus on off-shore market opportunities for New Brunswick's tire recycling output is another area we must continue to emphasize, and is expected to further benefit the TSP in years to come.

The past, present and future success of New Brunswick's TSP reflects active support from the Provincial Government and year-round cooperation on the part of everyone involved in the tire industry. Manufacturers, retailers, car dealers, garage operators, transportation firms, drivers and tire consumers in every New Brunswick community all play a part in making the TSP system work so well. The Board sincerely appreciates the opportunity to be involved in assisting that process.

David I. Besner
Chairman

TABLE OF CONTENTS

Letter to the Minister

Chairman's Report

Legislative Mandate 4

Management Plan 5

2003 Highlights 9

- Industry and Markets
- Special Projects
- Operations

Trends 12

Board of Directors 13

Financial Statements 14

- Auditor's Report 14
- Statement of Financial Position 15
- Statement of Operations 16
- Statement of Changes in Net Assets 17
- Statement of Cash Flows 18
- Notes to Financial Statements 19

LEGISLATIVE MANDATE

The New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) is an organization which allows industry and stakeholders to be accountable for scrap tire environmental stewardship initiatives. A not-for-profit association, the NBTSB is responsible for fulfilling the following legislative mandate:

The Clean Environment Act (o.c. 96-739) provides the authority for the NBTSB to make scrap tires a designated material.

The New Brunswick Regulation 96-82 under the Act, allows the Board to establish and administer a scrap tire management program. The program includes distribution management, supply, use, storage, collection, transportation, recycling, processing, disposal and other tire and scrap tire handling.

In addition, the Regulation provides authority to levy $3.00 per tire with rim size 8" to 17", as well as levy of $9.00 per tire with rim size greater than 17" to a maximum of 24.5" for advance disposal surcharge. Furthermore, the Regulation stipulates that the Board may establish a fee for tires with a rim size exceeding 24.5" and may vary the fee according to size, usage or other classification.

Under the Act and Regulation, the NBTSB is required to provide the Minister of Environment and Local Government an annual audited financial statement, a management plan and an annual report pertaining to the fiscal year:

a) the number of tires supplied by all holders of a supplier registration,

b) the amount of fees remitted to the Board, including, separately, the amount of interest on outstanding fees and the amount of penalties,

c) the number of scrap tires collected,

d) the number of scrap tire processed,

e) the cost of collection and processing,

f) the results of any inspections conducted on suppliers or others under this Regulation,

g) a description of all enforcement activities,

h) a description of other related activities of the Board,

i) a description of emerging trends in the field of scrap tire management.

MANAGEMENT PLAN

NBTSB MISSION STATEMENT

To administer with quality and care, a recycling program for tires in accordance with the Clean Environment Act.

PRINCIPLES

- To develop a stable industry through strong partnerships.
- To develop strategies that are economically sound and environmentally friendly.
- To implement those strategies in a manner that provides for continual program improvement.

The NBTSB is a not-for-profit organization with a principal business activity of overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of the Environment and Local Government for the Province of New Brunswick.

The primary objective of the program is to ensure that scrap tires generated in the Province are disposed of properly to avoid negatively impacting the environment. A secondary objective is that the management of scrap tires generates economic activity by optimizing the resource value of the material in the tires. In a more strategic sense, the Board sees itself with a role in supporting the production of value-added products made from recycled scrap tires and in the stimulation of the economy through job creation.

The NBTSB uses a two-year rolling Management Plan based on the Goals under this section which ensure that it is fulfilling its legislative mandate. The Performance Measures indicate the progress made toward each goal.

SUMMARY OF GOALS

Goal 1:
Maximize the number of tires removed from the environment.

Goal 2:
Maximize the amount of processed tires.

Goal 3:
Ensure full accountability for the New Brunswick Tire Stewardship Board.

PERFORMANCE MEASURE

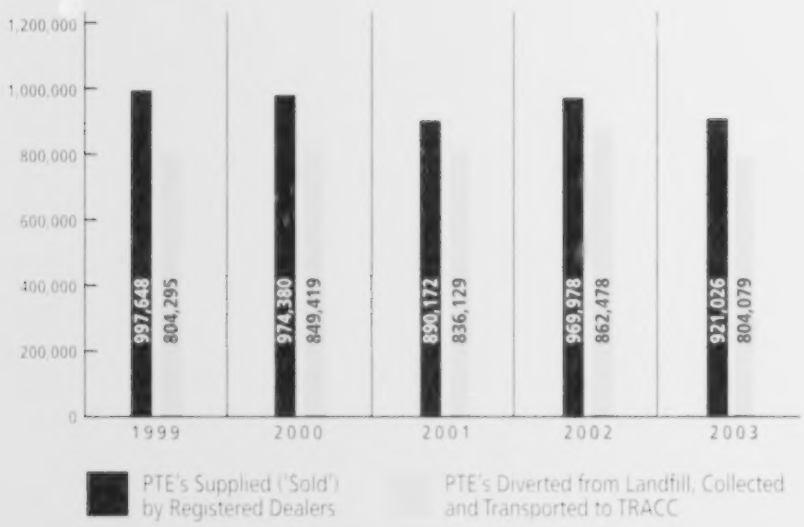
Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first bar shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second bar shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.

COMMENTS

Retail tire sales in New Brunswick fell roughly 5% during 2003 and, as expected, the total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC facility was also somewhat lower at 804,079. Final data shows that the TSP achieved an 87% 'capture rate' for the year as a whole on scrap tires generated from retail sales activity. As an overall measure of recycling impact, New Brunswick's scrap tire 'capture rate' continues to be among the highest in North America.

STRATEGIES

Retail tire sales for the next two years are expected to continue close to present levels, with the TSP 'capture rate' remaining in the 87-89% range. NBTSB's priority on cleaning up any remaining old tire stockpiles will also continue in 2004-2005 as will public education efforts encouraging consumers to return any additional scrap tires they may have in storage to tire retailers, free of charge.



*PTE - Passenger Tire Equivalent = 20 lbs.
Passenger Tire = 1 PTE
Truck Tire = 5 PTE
Agricultural Tire = 10 PTE

GOAL 1:
Maximize the number of tires removed from the environment

PERFORMANCE MEASURE

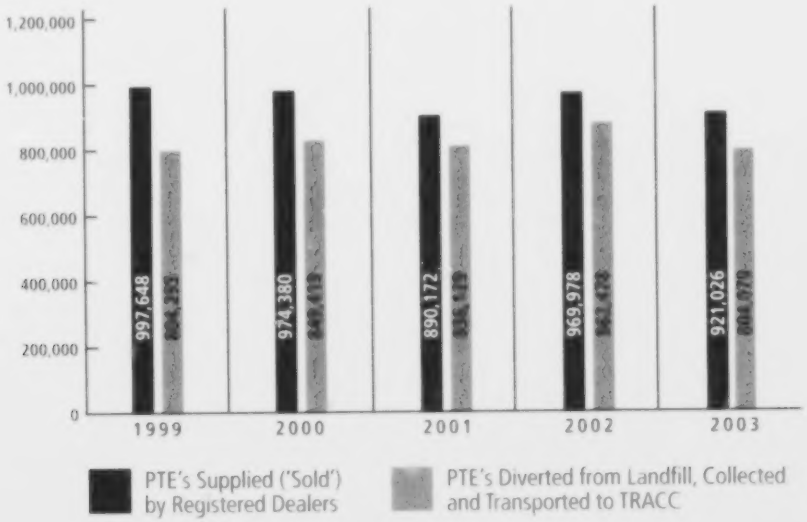
Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first bar shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second bar shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.

COMMENTS

Retail tire sales in New Brunswick fell roughly 5% during 2003 and, as expected, the total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC facility was also somewhat lower at 804,079. Final data shows that the TSP achieved an 87% 'capture rate' for the year as a whole on scrap tires generated from retail sales activity. As an overall measure of recycling impact, New Brunswick's scrap tire 'capture rate' continues to be among the highest in North America.

STRATEGIES

Retail tire sales for the next two years are expected to continue close to present levels, with the TSP 'capture rate' remaining in the 87-89% range. NBTSB's priority on cleaning up any remaining old tire stockpiles will also continue in 2004-2005 as will public education efforts encouraging consumers to return any additional scrap tires they may have in storage to tire retailers, free of charge.



*PTE - Passenger Tire Equivalent = 20 lbs.
Passenger Tire = 1 PTE
Truck Tire = 5 PTE
Agricultural Tire = 10 PTE

GOAL 2:
Maximizing the amount of processed tires

PERFORMANCE MEASURE

Program results regarding Goal 2 are compared below using four data categories representing Value-Added Manufactured Products, Crumb Rubber, Civil Engineering, and Tire-Derived Fuel. Unlike most other jurisdictions in Canada and the United States, New Brunswick's Tire Stewardship program specifically restricts the use of collected scrap tires as Tire-Derived Fuel. This underscores the priority placed by the TSP on manufacturing new value-added products from this resource inside the Province.

COMMENTS

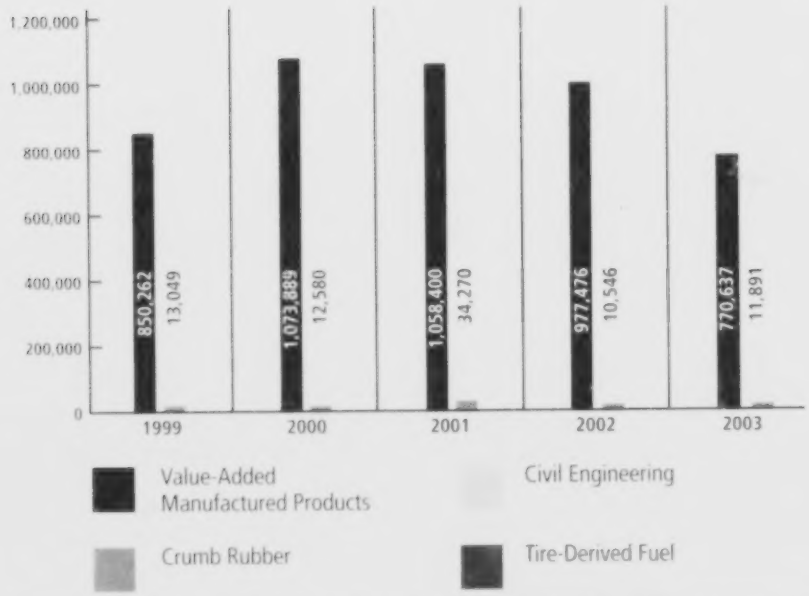
NBTSB's focus on manufacturing value-added products from New Brunswick scrap tires is clearly reflected in the 2003 data, which confirms that more than 98% of output from the TRACC facility fell into this category. International demand for the company's livestock mattresses continues to grow, together with domestic markets for TRACC 's various industrial application products, road repair pylon bases, truck and trailer mud flaps, etc.

Total output at the TRACC plant was reduced at different times during the year, as various installations of new production technology were completed. The entire manufacturing area was also re-designed to provide sufficient space for full-scale roof tile production in the coming year. Although this re-tooling and upgrading process did impact the final summary data for 2003, it also cleared the way for important increases in product diversity over the long term.

New Brunswick's TSP is the only program of its kind in North America which has never shipped scrap tires for burning as Tire-Derived Fuel. Civil engineering applications, requiring large volumes of shredded tires, can be useful and productive options to consider, in some cases. They have not been pursued since the earliest days of the program, however, when TRACC's full manufacturing system was still in development.

STRATEGIES

Assuming that retail tire sales continue at or above present levels, the total number of PTE's processed at TRACC is expected to increase somewhat over the next two years, as new technologies and new products come on line. Both TRACC and NBTSB are committed to ensuring that the most valuable output possible is achieved from New Brunswick's scrap tire resource.



PERFORMANCE MEASURE

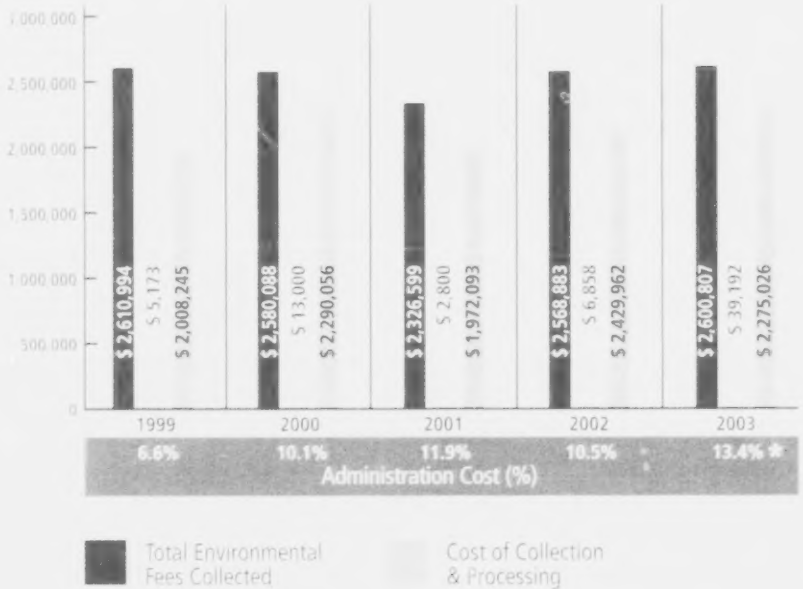
Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective bars on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.

COMMENTS

A total of 12 separate audits were performed during 2003 representing a broad cross-section of tire retail operations in New Brunswick. A substantial increase in revenue from this source underlined the importance of strong internal procedures for record-keeping and reporting within such operations. Advanced deadlines for reporting can also improve the process, and ensure that environmental fee revenue is submitted to the NBTSB in the appropriate fiscal year. This, in turn, can produce significant changes in the final revenue total.

STRATEGIES

The coming two years will see further comprehensive auditing of retail operations throughout New Brunswick, and additional steps to refine the NBTSB data management system, together with an expanded emphasis on public education.



* Calculation of annual administration cost includes all professional consulting fees for services provided to NBTSB, such as auditing and accounting services, as well as security operations and communication services.

GOAL 3:
Ensure Full Accountability for the NBTSB

PERFORMANCE MEASURE

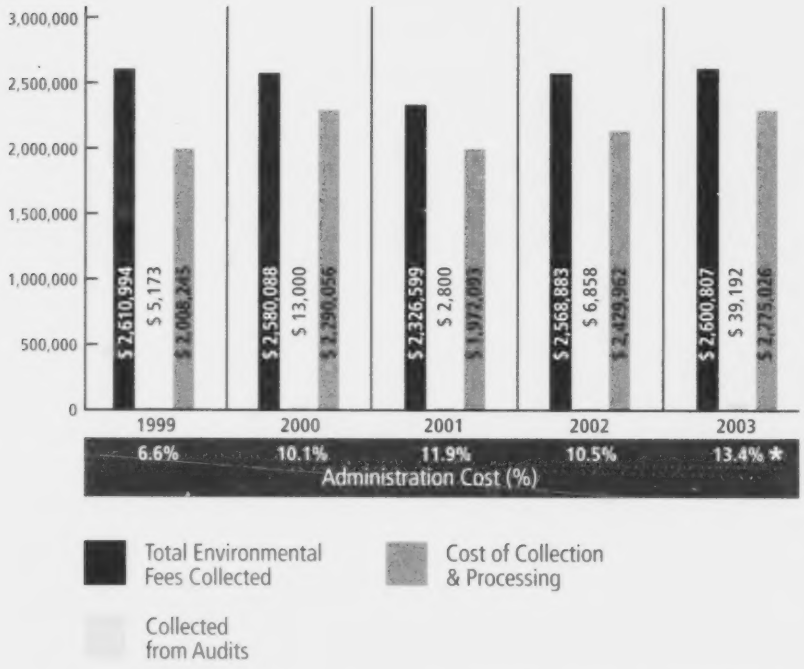
Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective bars on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.

COMMENTS

A total of 12 separate audits were performed during 2003 representing a broad cross-section of tire retail operations in New Brunswick. A substantial increase in revenue from this source underlined the importance of strong internal procedures for record-keeping and reporting within such operations. Advanced deadlines for reporting can also improve the process, and ensure that environmental fee revenue is submitted to the NBTSB in the appropriate fiscal year. This, in turn, can produce significant changes in the final revenue total.

STRATEGIES

The coming two years will see further comprehensive auditing of retail operations throughout New Brunswick, and additional steps to refine the NBTSB data management system, together with an expanded emphasis on public education.



* Calculation of annual administration cost includes all professional consulting fees for services provided to NBTSB, such as auditing and accounting services, as well as security operations and communication services.

2003 HIGHLIGHTS

INDUSTRY AND MARKETS

The central goal in any comprehensive business plan is creating a sustainable future for the enterprise concerned. Building a diverse range of products or services for a variety of markets is pivotal in this regard and provides a secure base for long term growth.

Tire Recycling Atlantic Canada Corporation of Minto, NB (TRACC) has functioned as the Board's central contractor for scrap tire collection, processing and recycling since the TSP was introduced. The existing five-year agreement between NBTSB and TRACC extends to 2007. It underlines the importance of developing new 'value-added' products to complement those already contributing to the TSP's strong performance in the marketplace

During 2003, TRACC continued to expand production of molded rubber goods, with the addition of heavy-duty mud flaps for use on large transport trucks, as well as a smaller version of the same product for installation on utility trailers. Other successful molded items produced by TRACC include hard rubber bases for road safety pylons, or 'delineator posts'. These versatile units can be used in different weights, and have been well received by the road building and maintenance industry.

TRACC's ability to meet very precise specifications for custom-made rubber gaskets, rollers, and shock suppression devices for industrial plants is also a significant asset. Advanced milling and cutting systems are increasingly used for such applications at the Minto facility. The technologies involved allow for exact automated production on large-scale custom orders.

Market demand for the firm's successful line of livestock mattresses continues to grow as well, and further expansion is predicted for 2004. More than 100,000 units destined for dairy herd operations across North America and abroad were shipped by TRACC during 2003. In terms of total weight, this production level required at least 13 million pounds of recycled rubber from New Brunswick scrap tires. In the year ahead, TRACC is also planning to introduce a larger version of the mattress designed for use in horse stalls, to supplement its existing product line for dairy producers.

Re-processed rubber from New Brunswick scrap tires continues to be the primary raw material used by TRACC throughout its manufacturing operation. But the company's new roofing tile product will also include recycled plastic from grocery-type shopping bags, as part of the process feedstock.

Such 'hybrid' combinations of recycled rubber with other components are expected to make an increasing contribution to the firm's overall output in the years ahead, as well as the recycling of other materials in the Province. The latest example of this trend is TRACC's ongoing examination of process options and potential export markets for 're-mold/re-tread' tires.

Such an operation would see smaller-sized scrap tire casings diverted from the main TRACC facility, and used in a sister plant as the starting point for building a top quality tire product. A significant amount of new rubber would clearly be required for the process as well. 100% of the market focus for such an operation would be outside North America, where smaller-sized vehicle tires represent a larger segment of customer demand.

Active work on the pilot project will continue and initial full-scale production could begin in 2004. Identifying other specialized 'off-shore' market opportunities for manufactured output from the New Brunswick's TSP will continue to be a key focus for TRACC and the NBTSB in the years ahead.

SPECIAL PROJECTS

Research and development of potential new service components within the overall TSP system is a constant priority.

• Building on previous developmental work involving NBTSB and the U.N.B. Engineering Department, TRACC undertook a major refit of its Minto plant in 2003, to clear the way for full-scale production of its new roofing tile product. The extrusion/molding technology required for this operation uses a hybrid mix of recycled rubber and waste plastic to generate extremely durable 'slate-style' roofing materials. Installing this new production capacity prompted extensive re-configuring of the plant's other manufacturing areas as well. The tire shredding system was completely re-tooled, as an example, and its operating capacity tripled to ensure peak efficiency in initial processing for the plant as a whole.

• TRACC also began work during the year on developing a tire re-mold/ re-tread operation to serve specialized export markets outside North-America. The new facility would produce smaller-sized tires, using a mix of new rubber and recycled tire casings from NB, which match key export market criteria.

Under this scenario, any scrap tire casings arriving at the existing TRACC plant, which met the required specifications, would be diverted from the normal shredding process and re-directed toward a separate facility, also located in the Minto Industrial Park. Extensive automated testing would follow to determine if the selected casings were suitable for either tire re-molding or re-treading.

By the end of 2003, the required production equipment had been successfully acquired and evaluated in a series of on-site test runs. The results achieved thus far are seen as most encouraging from a technical perspective. Further development work is expected in the coming year, and it's hoped that that the new system can become fully operational during 2004.

• The Board concluded a detailed engineering review of potential management options for 'Off the Road' (OTR) scrap tires during 2003, and a Quebec-based system was identified for further examination and practical testing in the year ahead.

At least 4000 (OTR) scrap tires are generated annually in New Brunswick by the agriculture, forestry mining and 'loader/grader' sectors. The internal composition of these 'special grade' tires, as well as their over-sized dimensions, mean they cannot be processed with equipment and technologies designed for truck and car tire shredding. The number of scrap OTR's generated in the Province is typically less than .5 % of the total for passenger and truck tires. Given the larger size and weight of such units, however, the volumes of recyclable rubber they contain are significant.

A pilot project to process New Brunswick OTR's for recycling, is now being designed for 2004, in conjunction with an existing Quebec facility. The project will incorporate a detailed evaluation component, and full test data on the results should be available by mid-year.

OPERATIONS

The total number of PTE's recorded; collected and tracked by the NBTSB during 2003 exceeded 900,000 units. Processing and managing 'life cycle' data for each scrap tire captured by the system is a key administrative function for the Board. Precise information is obviously required, as the resulting calculations determine the level of subsidy paid by NBTSB to partially offset TSP operating costs province-wide.

NBTSB's 'in-house' computer system has been specifically designed to handle such large volumes of data. Any needed expansions or upgrades are also completed without delay, to ensure sufficient processing capacity is always available.

Administrative priorities for 2003 included a comprehensive review of existing tracking log procedures, which generate detailed information on each scrap tire collection visit, truck load and trip report. Several process improvements were also introduced to reduce the amount of paperwork involved for retailers who sell tires as an occasional extra service to their customers, rather than as a core business.

There are more than 900 tire retail outlets of various kinds across New Brunswick. Increased auditing of individual sites within the overall system resulted in significantly higher fee revenue from this source, in comparison to previous years. In several cases, revisions made in internal reporting deadlines by the retailer also produced noticeable increases in fee revenue registered within the appropriate fiscal year.

The Board's public education program continued in 2003, with promotional campaigns around Earth Day in April and National Solid Waste Reduction Week in October, as well as production of the NBTSB newsletter, and regular distribution of information/education materials.

In addition to managing the TSP, the Board also functioned during the year as Secretariat for the Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA). These responsibilities, which include chairing the national association, are shared by different jurisdictions across Canada on a two-year rotating basis. During New Brunswick's tenure, CATRA implemented a new national system for exchanging and compiling research information in the tire recycling field, and completed a major revision of the Association's web site.

Nine Canadian provinces and the Yukon Territory currently operate a centralized tire recycling system. Some differences exist among these jurisdictions in terms of program design, but many of the key features are quite similar, including a strong focus on manufacturing value-added products from Canada's scrap tire resource. In a region such as Atlantic Canada, expanding information exchange and regular contact among such agencies has a significant potential to benefit all the jurisdictions involved, and NBTSB will continue to actively support such efforts in the years to come.

TRENDS

Canada's tire recycling industry has experienced unprecedented growth over the past 15 years, as part of an increased national and global emphasis on environmental stewardship and sustainable development.

In New Brunswick, more than 100,000,000 pounds of valuable industrial rubber have been recaptured from our solid waste stream for recycling to date. Prior to the TSP's introduction, however, the huge volumes of scrap tires generated each year across the Province were seen as nothing more than a costly waste management headache.

As Canadians, our collective decision to re-define scrap tires as a recyclable resource has generated positive environmental and economic impacts in every jurisdiction concerned. At the same time, all participants in this industry quickly learn that managing a 'resource' instead of a 'waste' brings key additional factors into play, such as the basic laws of supply and demand.

Irrespective of the commodity involved, the 'business' of recycling can still be affected by significant changes in market conditions over relatively short periods of time. Prolonged increases in the availability of a particular resource, for example, will ultimately put downward pressure on its inherent value. A practical example of this can be seen today in North-American prices for 'rubber crumb', which is the most basic product generated from tire recycling plants.

When Canada's scrap tire recycling programs were in their infancy a decade ago, any new processing facility which produced good quality 'rubber crumb' could usually find a ready market for it, at a reasonable price, from established manufacturers of rubber-based products. Today's reality is quite different. As more and more jurisdictions across North-America have implemented tire recycling programs in recent years, the overall supply of 'crumb' has steadily risen, followed by predictable drop in prices.

NBTSB's long standing commitment to manufacturing new value-added products from our own scrap tires, inside New Brunswick.....rather than simply producing and shipping rubber crumb... is proving more advantageous than ever in these circumstances. During 2003, in fact, more than 98% of TRACC's total annual production took the form of value-added manufactured products.

Another significant development facing the North-American tire recycling industry in recent years has been a noticeable rise in the average size and weight of scrap tires in general. Strong consumer demand for larger and heavier vehicles such as SUV's, vans and light trucks is one factor driving this change, but many of today's standard car tire specifications also call for heavier, larger-rimmed units.

The results of this trend on the tire recycling industry are easily detected today, at any point in the storage, collection and manufacturing system. In the early years of the TSP, for example, scrap tires with a 13 inch rim size made up at least 15% of the total annual tire volume received at TRACC. During 2003, only 5% of the scrap tires received were in this category.

From an operational point of view, this means that significantly more rubber is being delivered each year to facilities such as TRACC, even though the total number of tires being shipped to such plants may not differ dramatically from years past. Meeting and successfully overcoming this challenge will be a central focus for both NBTSB and TRACC in the years ahead.

BOARD OF DIRECTORS

The Province of New Brunswick and the four member associations of the New Brunswick Tire Stewardship Board appoint a representative to sit on the Board of Directors. The current representatives are, as follows:

Dr. David Besner, *Chairperson*
Department of the Environment
and Local Government

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
New Brunswick Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
New Brunswick Automobile Dealers'
Association

George Haines
Department of the Environment
and Local Government

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-800
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

AUDITORS' REPORT

To the Board of Directors

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 2003 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

The Board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and surplus.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 2003 and the results of its operations and changes in its net assets and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

KPMG LLP

Chartered Accountants

Fredericton, Canada
March 2, 2004

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

FINANCIAL STATEMENTS

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

December 31, 2003, with comparative figures for 2002

	2003	2002
Assets		
Cash	$ 749,216	$ 486,522
Accounts receivable	408,347	457,553
Investments	1,514,313	1,451,561
Prepaid expenses	2,657	962
Capital assets (note 2)	9,849	10,557
	$ 2,684,382	$ 2,407,155
Liabilities and Net Assets		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 1,836,046	$ 1,698,434
Accrued processing fees	300,000	225,000
Net assets:		
Invested in capital assets	9,849	10,557
Unrestricted	538,487	473,164
	548,336	483,721
	$ 2,684,382	$ 2,407,155

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:

Director

FINANCIAL STATEMENTS

STATEMENT OF OPERATIONS

Year ended December 31, 2003, with comparative figures for 2002

	2003	2002
Fees and levies	$ 2,600,807	$ 2,568,883
Expenses:		
Scrap tire processing costs	2,275,026	2,429,962
Salaries and employee benefits	150,154	146,321
Travel	26,523	27,011
Board meetings	2,386	7,881
Professional services	69,030	24,974
Consulting fees	10,224	1,800
Communication and translation	35,338	28,160
Office	19,517	17,927
Telephone	5,026	4,033
Rent	12,420	12,420
Insurance	3,432	1,874
Training and subscriptions	2,259	729
Interest and bank charges	1,649	861
Depreciation	6,485	8,048
Recyclable Development Program	-	7,500
Security service	4,891	-
	2,624,360	2,719,501
	(23,553)	(150,618)
Investment income	88,168	66,274
Excess (deficiency) of revenue over expenses	$ 64,615	$ (84,344)

See accompanying notes to financial statements.

FINANCIAL STATEMENTS

STATEMENT OF CHANGES IN NET ASSETS

Year ended December 31, 2003, with comparative figures for 2002

	Invested in capital assets	Unrestricted	2003 Total	2002 Total
Balance, beginning of year	$ 10,557	$ 473,164	$ 483,721	$ 568,065
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(6,485)	71,100	64,615	(84,344)
Net change in investment in capital assets	5,777	(5,777)	-	-
Balance, end of year	$ 9,849	$ 538,487	$ 548,336	$ 483,721

See accompanying notes to financial statements

FINANCIAL STATEMENTS

STATEMENT OF CASH FLOWS

Year ended December 31, 2003, with comparative figures for 2002

	2003	2002
Cash provided by (used in):		
Operating activities:		
Excess (deficiency) of revenue over expenses	$ 64,615	$ (84,344)
Depreciation, not involving cash	6,485	8,048
Changes in non-cash operating working capital:		
Decrease in accounts receivable	49,206	115,901
Increase in prepaid expenses	(1,695)	(194)
Increase in accounts payable and accrued liabilities	137,612	296,146
Increase (decrease) in accrued processing fees	75,000	(150,000)
	331,223	185,557
Financing and investing activities:		
Capital assets acquired	(5,777)	(5,604)
Increase in investments	(62,752)	(54,992)
Increase in loans receivable	-	11,258
	(68,529)	(49,338)
Increase in cash position	262,694	136,219
Cash position, beginning of year	486,522	350,303
Cash position, end of year	$ 749,216	$ 486,522

See accompanying notes to financial statements.

FINANCIAL STATEMENTS

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31, 2003

The New Brunswick Tire Stewardship Board (the "Board") is a not-for-profit organization incorporated under the Clean Environment Act. The principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at lower of cost and market value.

(c) Fees and levies:

The New Brunswick Tire Stewardship Board requires retail registrants to remit to the Board, a levy on prescribed new tires sold. Revenue is recognized by the Board at the time tires are sold.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Depreciation is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

FINANCIAL STATEMENTS

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31, 2003

2. Capital assets:

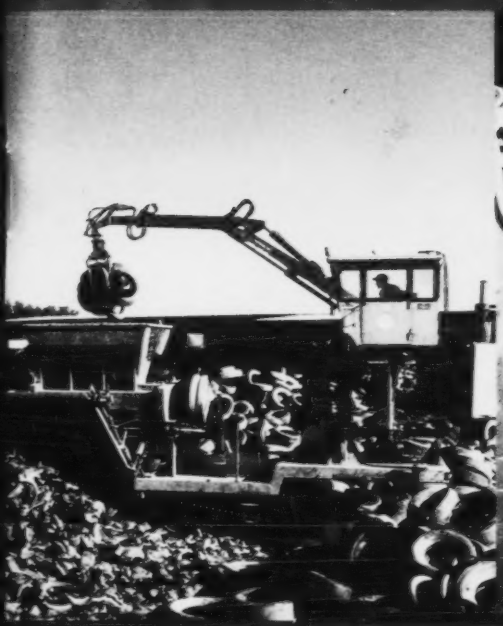
	Cost	Accumulated depreciation	2003 Net book value	2002 Net book value
Office equipment	$ 15,275	$ 14,642	$ 633	$ 1,744
Furniture and fixtures	9,619	5,206	4,413	4,579
Computer equipment	31,351	26,548	4,803	4,234
	$ 56,245	$ 46,396	$ 9,849	$ 10,557

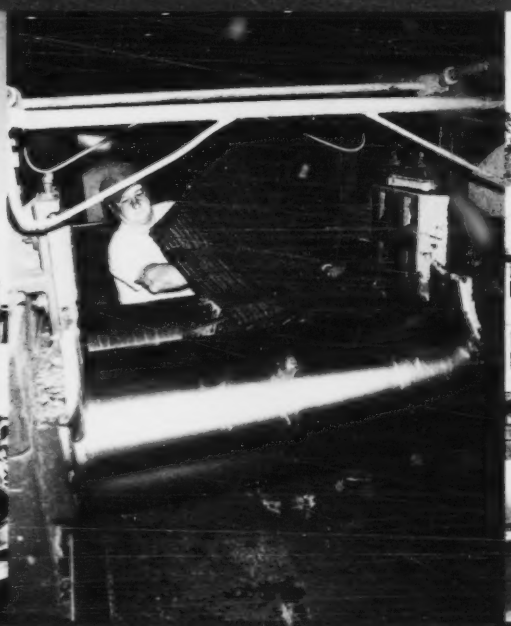
3. Fair value of financial assets and financial liabilities:

The fair value of the Board's cash, accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities and accrued processing fees approximate their carrying amounts.

The fair value of investments at December 31, 2003 was $1,515,515 (2002 - $1,458,115) based on published listings of market values.

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS DU NOUVEAU-BRUNSWICK





RAPPORT ANNUEL 2003 ET PLAN DE GESTION 2004-2005

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

C.P. 308, station A
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 4Y9

102, rue Queen, bureau C
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 1A5

Tél. : (506) 454-8473
Téléc. : (506) 454-8471
Sans frais : 1 888 322-8473

Courriel : nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com

LETTRE À LA MINISTRE

Le 31 mars 2004

L'honorable Brenda Fowlie
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
C.P. 6000
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2003 au 31 décembre 2003. Le rapport comprend aussi un plan de gestion pour les années financières 2004 et 2005.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président de la
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick,

David I. Besner

P.j.

RAPPORT DU PRÉSIDENT

Le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a maintenant détourné 5 millions de pneus usés des décharges de la province depuis sa création en 1996.

Depuis les débuts, le PIP déploie beaucoup d'efforts visant à stimuler la fabrication à valeur ajoutée de produits à base de caoutchouc au Nouveau-Brunswick, au lieu d'expédier ailleurs des matières premières ou des matières partiellement transformées. Les avantages d'une telle approche sur le plan de la création d'emplois se sont avérés considérables à l'échelle provinciale ainsi qu'à Minto, au Nouveau-Brunswick, le siège opérationnel de la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

La technologie de recyclage de pneus dont est dotée l'usine de la TRACC à Minto compte parmi les plus avancées dans le domaine, et une nouvelle expansion de la capacité de production est prévue pour l'année qui vient. Des matelas pour bétail aux tuiles de couverture haut de gamme, aux garde-boue pour camions et remorques, aux rouleaux pour chaîne de montage et aux rondelles de caoutchouc industrielles faites sur mesure, la gamme de produits fabriqués à partir de pneus usés recyclés ne cesse de croître chaque année.

Le système de collecte du PIP fonctionne à l'année dans toutes les régions du Nouveau-Brunswick. Plus de 87 % de tous les pneus usés dans la province ont été transportés aux installations de la TRACC en 2003, ce qui est l'un des taux de récupération les plus élevés en Amérique du Nord. Les totaux de fin d'année montrent que plus de 98 % des produits fabriqués par la TRACC sont des produits à valeur ajoutée. De telles données montrent pourquoi le système de recyclage des pneus du Nouveau-Brunswick est considéré comme l'un des plus efficaces du Canada.

Par ailleurs, il faut aussi reconnaître que l'industrie du recyclage de pneus de l'Amérique du Nord est un secteur instable extrêmement concurrentiel qui fait que l'avenir du PIP ne peut être tenu pour acquis. Il ne fait aucun doute que notre insistance de longue date sur la fabrication « maison » s'avère un avantage stratégique majeur à l'heure où des stocks plus importants et des prix plus bas pour la poudrette de caoutchouc sont devenus la norme à plusieurs endroits sur le continent. Les efforts accrus que nous déployons pour trouver des débouchés sur les marchés étrangers pour les produits du Nouveau-Brunswick fabriqués à partir de pneus recyclés devront se poursuivre, et nous croyons que ces efforts seront à l'avantage du PIP au cours des années à venir.

Le succès passé, actuel et futur du PIP du Nouveau-Brunswick traduit le soutien actif du gouvernement provincial et la collaboration à l'année de tous les intervenants de l'industrie du pneu. Les fabricants, les détaillants, les concessionnaires de voitures, les exploitants de garage, les entreprises de transport, les conducteurs et les consommateurs de pneus dans chaque localité du Nouveau-Brunswick jouent tous un rôle dans la réussite du PIP. La Commission apprécie sincèrement la possibilité de pouvoir y contribuer.

Le président,

David I. Besner

TABLE DES MATIÈRES

Lettre à la ministre

Rapport du président

Mandat conféré par la loi 4

Plan de gestion 5

Faits saillants de 2003 9

- L'industrie et les marchés
- Projets spéciaux
- Activités

Tendances 12

Conseil d'administration 13

États financiers 14

- Rapport de vérification 14
- État de la situation financière 15
- État des résultats 16
- État de l'évolution des actifs nets 17
- État des flux de trésorerie 18
- Notes afférentes aux états financiers 19

MANDAT LÉGISLATIF

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est une organisation qui permet à l'industrie et aux intervenants de prendre la responsabilité d'initiatives de gérance de l'environnement visant les pneus usés. Entité à but non lucratif, la commission est chargée de remplir le mandat législatif suivant :

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement (D.C. 96-739)* autorise la commission à faire des pneus usés une matière désignée.

Le règlement 96-82 du Nouveau-Brunswick établi en vertu de la loi permet à la commission d'établir et d'administrer un programme de gestion des pneus usés. Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.

De plus, le règlement autorise la commission à percevoir, à titre de supplément préalable pour leur élimination, un droit de 3$ par pneu pour jantes de 8 po à 17 po et de 9$ par pneu pour jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po. De plus, le règlement précise que la commission peut établir pour les pneus pour jantes de plus de 24,5 po un droit qui peut varier selon la taille, l'usage ou tout autre facteur.

En vertu de la loi et du règlement, la commission est tenue de fournir au ministre de l'Environnement et Gouvernement locaux un état financier annuel vérifié, un plan de gestion et un rapport annuel comprenant, pour l'exercice :

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

b) le montant des droits remis à la commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,

c) le nombre de pneus usés recueillis,

d) le nombre de pneus usés transformés,

e) le coût de la collecte et de la transformation,

f) le résultat de toute inspection complétée auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du règlement,

g) une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,

h) une description des autres activités connexes de la commission,

i) une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés.

PLAN DE GESTION

ÉNONCÉ DE MISSION DE LA COMMISSION

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la *Loi sur l'assainissement de l'environnement.*

PRINCIPES

- Développer une industrie stable grâce à de solides partenariats.
- Élaborer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique.
- Mettre en œuvre les stratégies élaborées d'une manière qui favorise l'amélioration continuelle du programme.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont la principale activité est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés au nom du ministre de l'Environnement et Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement. Un objectif secondaire est que la gestion des pneus usés génère de l'activité économique par l'optimisation de la valeur de la matière qui compose le pneu. Sur le plan stratégique, la commission se donne comme rôle de soutenir la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de stimuler l'économie par la création d'emplois.

La commission suit un plan de gestion continu de deux ans fondé sur les objectifs décrits dans la présente section et lui permettant de s'acquitter du mandat qui lui est conféré par la loi. Les mesures du rendement servent à déterminer les progrès vers l'atteinte de chaque objectif.

SOMMAIRE DES OBJECTIFS

1er objectif :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus traités.

3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick.

MESURE DU RENDEMENT

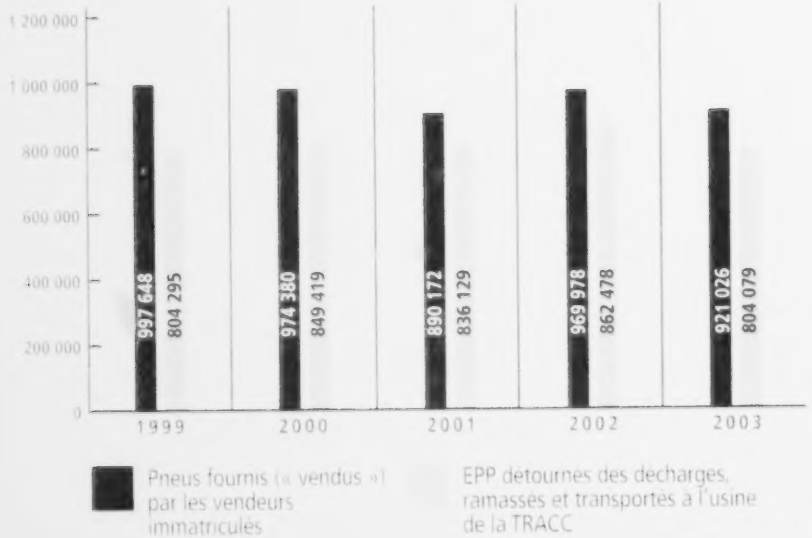
Les résultats du programme à l'égard du premier objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre du graphique montre le nombre total de nouveaux pneus fournis ou vendus au détail. Les EPP* sont définis selon la taille et le contenu en caoutchouc qui en résultent. La seconde barre illustre l'équivalent en EPP du total des pneus usés détournés des lieux d'enfouissement, ramassés et transportés aux installations de la TRACC à Minto durant l'année.

OBSERVATIONS

Les ventes de pneus au détail au Nouveau-Brunswick ont baissé d'environ 5 % en 2003 et, tel que prévu, le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés aux installations de transformation de la TRACC a aussi légèrement baissé, se chiffrant à 804 079 EPP. Les données définitives montrent que le PIP a atteint un taux de récupération global de 87 % pour l'année en ce qui a trait aux pneus usés venant des activités de vente au détail. Comme mesure générale des résultats obtenus, notons que le taux de récupération de pneus usés au Nouveau-Brunswick demeure parmi les plus élevés en Amérique du Nord.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, on s'attend à ce que les niveaux demeurent à peu près les mêmes, avec un taux de récupération de l'ordre de 87 % à 89 % pour le programme. La priorité accordée par la Commission au nettoyage des vieilles accumulations de pneus qui restent dans la province se poursuivra en 2004, tout comme les efforts d'éducation publique visant à encourager les consommateurs à rapporter gratuitement chez un détaillant de pneus tous les autres pneus usés qu'ils pourraient avoir en entreposage.



*EPP - équivalent de pneu de passager = 20 lb
Pneu de passager = 1 EPP
Pneu de camion = 5 EPP
Pneu de véhicule agricole = 10 EPP

1ER OBJECTIF :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

MESURE DU RENDEMENT

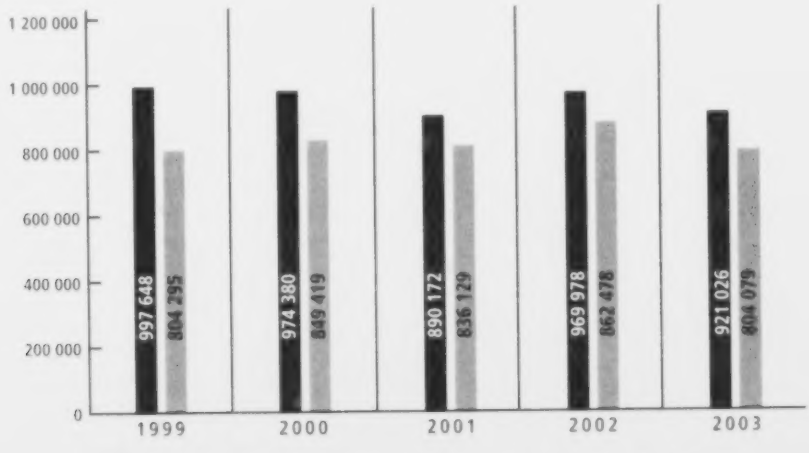
Les résultats du programme à l'égard du premier objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre du graphique montre le nombre total de nouveaux pneus fournis ou vendus au détail. Les EPP* sont définis selon la taille et le contenu en caoutchouc qui en résultent. La seconde barre illustre l'équivalent en EPP du total des pneus usés détournés des lieux d'enfouissement, ramassés et transportés aux installations de la TRACC à Minto durant l'année.

OBSERVATIONS

Les ventes de pneus au détail au Nouveau-Brunswick ont baissé d'environ 5 % en 2003 et, tel que prévu, le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés aux installations de transformation de la TRACC a aussi légèrement baissé, se chiffrant à 804 079 EPP. Les données définitives montrent que le PIP a atteint un taux de récupération global de 87 % pour l'année en ce qui a trait aux pneus usés venant des activités de vente au détail. Comme mesure générale des résultats obtenus, notons que le taux de récupération de pneus usés au Nouveau-Brunswick demeure parmi les plus élevés en Amérique du Nord.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, on s'attend à ce que les niveaux demeurent à peu près les mêmes, avec un taux de récupération de l'ordre de 87 % à 89 % pour le programme. La priorité accordée par la Commission au nettoyage des vieilles accumulations de pneus qui restent dans la province se poursuivra en 2004, tout comme les efforts d'éducation publique visant à encourager les consommateurs à rapporter gratuitement chez un détaillant de pneus tous les autres pneus usés qu'ils pourraient avoir en entreposage.



*EPP - équivalent de pneu de passager = 20 lb
Pneu de passager = 1 EPP
Pneu de camion = 5 EPP
Pneu de véhicule agricole = 10 EPP

2E OBJECTIF :
Maximiser le nombre de pneus transformés

MESURE DU RENDEMENT

Les résultats du programme à l'égard du deuxième objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent, respectivement, les produits fabriqués à valeur ajoutée, les miettes de caoutchouc, les projets de génie civil et le combustible dérivé de pneus. Contrairement à la plupart des autres provinces et des États américains, le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick interdit l'utilisation des pneus usés comme combustible dérivé de pneus. Voilà qui met en évidence la priorité que le programme accorde à la fabrication, ici au Nouveau-Brunswick, de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de cette ressource.

OBSERVATIONS

La priorité que la Commission accorde à la fabrication de produits à valeur ajoutée à partir des pneus usés du Nouveau-Brunswick est confirmée dans les données de 2003, lesquelles montrent que plus de 98 % de la production de l'usine de la TRACC se classe dans cette catégorie. La demande sur les marchés internationaux des matelas pour bétail de l'entreprise continue d'augmenter, tout comme les marchés intérieurs pour les différents produits à vocation industrielle de la TRACC, les bases de pylônes pour la réfection des routes, les garde-boue pour camions et remorques, etc.

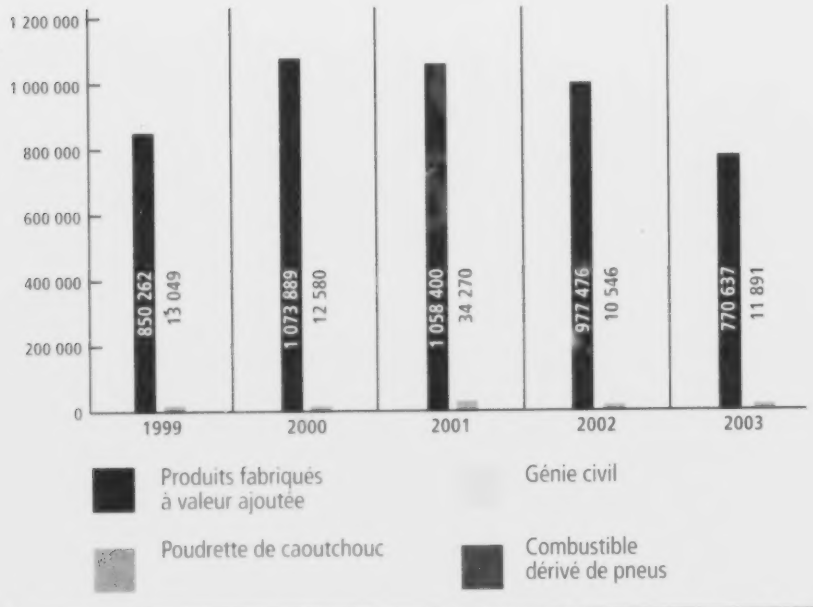
La production totale à l'usine de la TRACC a ralenti à différents moments durant l'année en raison de la mise en place de nouvelles techniques de production. De plus, un réaménagement complet a eu lieu de l'aire de fabrication afin de prévoir de l'espace pour la production à grande échelle des tuiles de couverture au cours de l'année qui vient.

Bien que le réoutillage et l'amélioration de l'usine aient influé sur les données sommaires définitives de 2003, ces mesures ont aussi ouvert la voie à une diversification à long terme encore plus poussée des produits fabriqués.

Le PIP du Nouveau-Brunswick est le seul programme du genre en Amérique du Nord qui n'a jamais expédié de pneus usés pour la transformation en combustible dérivé de pneus. Les applications en génie civil qui nécessitent d'importants volumes de pneus déchiquetés peuvent, dans certains cas, être des solutions utiles et productives à envisager. Aucune application du genre n'a été poursuivie depuis les débuts du programme, toutefois, au moment où le système de fabrication de la TRACC était encore en élaboration.

STRATÉGIES

En supposant que les niveaux actuels de ventes au détail de pneus se maintiennent ou augmentent, le nombre total EPP transformés à l'usine de la TRACC devrait quelque peu augmenter au cours des deux prochaines années, étant donné les nouvelles technologies et les nouveaux produits bientôt en place. Tant la TRACC que la Commission sont déterminées à faire en sorte que la ressource tirée des pneus usés du Nouveau-Brunswick produise des résultats optimaux.



MESURE DU RENDEMENT

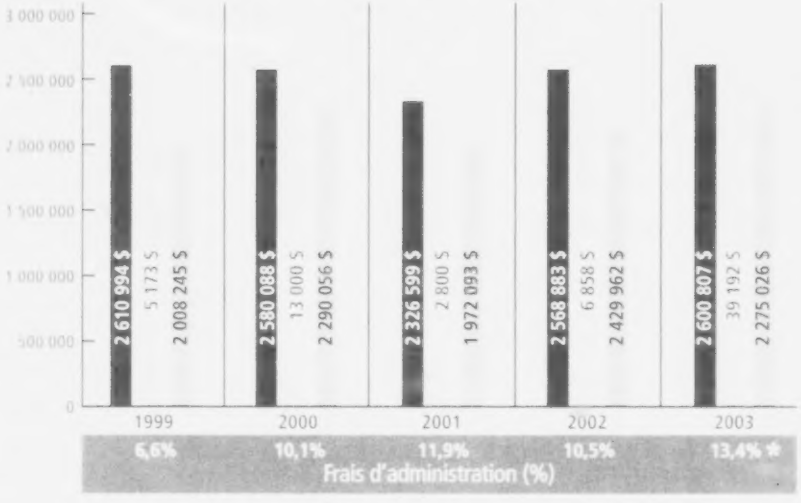
Les resultats du programme à l'égard du troisième objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre categories de données. Les barres du graphique représentent les deux sources de recettes du programme d'intendance des pneus (droits de protection de l'environnement et droits perçus à la suite de vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage des activités globales du programme.

OBSERVATIONS

En 2003, on a effectué un total de 12 vérifications sur un échantillon représentatif des détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. L'augmentation appréciable des revenus provenant de cette source souligne l'importance pour ces entreprises d'avoir des formalités internes rigoureuses pour la tenue de dossiers et la production de rapports. Des échéances plus serrées pourraient aussi améliorer le processus et faire en sorte que la Commission puisse percevoir les droits environnementaux durant l'exercice visé. Cela pourrait sensiblement modifier le revenu total définitif. Les frais d'administration pour 2003 témoignent également d'un accroissement général des services de comptabilité, de vérification et de sécurité à l'appui des activités du programme, et montre l'efficacité des efforts soutenus d'éducation publique à l'endroit du PIP.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, la vérification détaillée des détaillants se poursuivra au Nouveau-Brunswick, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la Commission seront prises et l'éducation publique demeurera une priorité.



* Le calcul des frais d'administration annuels comprend tous les honoraires versés pour les services de consultation professionnels fournis à la Commission, tels que les services de vérification et de comptabilité, les activités reliées à la sécurité et les services de communication.

3E OBJECTIF :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission

MESURE DU RENDEMENT

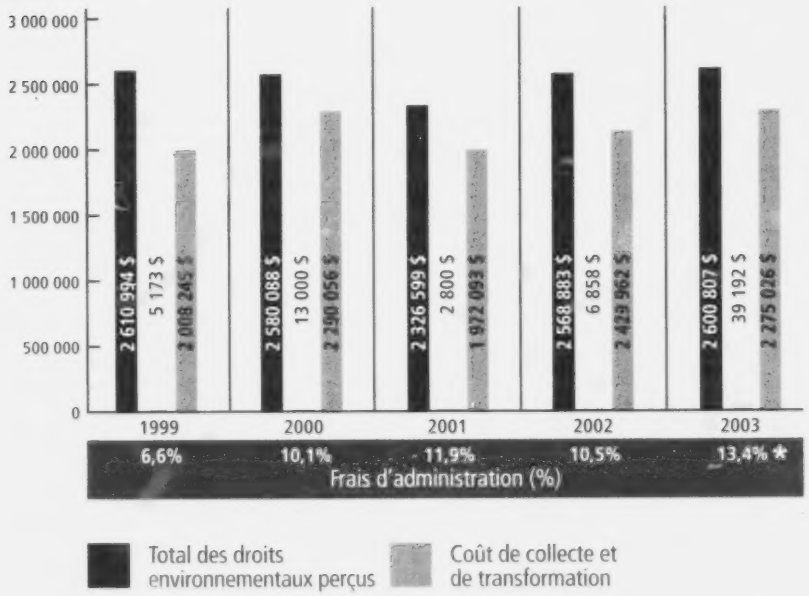
Les résultats du programme à l'égard du troisième objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent les deux sources de recettes du programme d'intendance des pneus (droits de protection de l'environnement et droits perçus à la suite de vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage des activités globales du programme.

OBSERVATIONS

En 2003, on a effectué un total de 12 vérifications sur un échantillon représentatif des détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. L'augmentation appréciable des revenus provenant de cette source souligne l'importance pour ces entreprises d'avoir des formalités internes rigoureuses pour la tenue de dossiers et la production de rapports. Des échéances plus serrées pourraient aussi améliorer le processus et faire en sorte que la Commission puisse percevoir les droits environnementaux durant l'exercice visé. Cela pourrait sensiblement modifier le revenu total définitif. Les frais d'administration pour 2003 témoignent également d'un accroissement général des services de comptabilité, de vérification et de sécurité à l'appui des activités du programme, et montre l'efficacité des efforts soutenus d'éducation publique à l'endroit du PIP.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, la vérification détaillée des détaillants se poursuivra au Nouveau-Brunswick, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la Commission seront prises et l'éducation publique demeurera une priorité.



* Le calcul des frais d'administration annuels comprend tous les honoraires versés pour les services de consultation professionnels fournis à la Commission, tels que les services de vérification et de comptabilité, les activités reliées à la sécurité et les services de communication.

FAITS SAILLANTS DE 2003

L'INDUSTRIE ET LES MARCHÉS

Tout plan d'entreprise cherche d'abord et avant tout à créer un avenir durable pour l'entreprise. À cet égard, il est essentiel d'établir une gamme diversifiée de produits et de services s'adressant à différents marchés pour assurer une base solide en vue de la croissance à long terme.

La Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) de Minto, au Nouveau-Brunswick, est l'entrepreneur principal de la Commission pour la collecte, la transformation et le recyclage de pneus usés depuis la mise sur pied du PIP. L'entente actuelle de cinq ans conclue entre la CIPNB et la TRACC est en vigueur jusqu'en 2007. Elle souligne l'importance de mettre au point de nouveaux produits à valeur ajoutée qui s'ajouteront à ceux qui contribuent déjà à assurer au PIP des résultats concluants sur les marchés.

En 2003, la TRACC a continué à élargir sa production de biens en caoutchouc moulé avec l'ajout de garde-boue robustes pour les gros camions et une version plus petite du même produit à l'intention des remorques utilitaires. L'usine de la TRACC fabrique aussi d'autres produits moulés, dont des bases en caoutchouc rigide pour les poteaux de voirie. Ces bases polyvalentes, qui peuvent être utilisées avec différents poids, ont été bien accueillies dans l'industrie de la construction et de l'entretien routiers.

La capacité qu'a la TRACC de satisfaire à des spécifications très précises pour les rondelles de caoutchouc, les rouleaux et les dispositifs de suppression de chocs fabriqués sur mesure à des fins industrielles s'avère aussi un avantage incontestable. Des méthodes de broyage et de découpage de pointe sont de plus en plus utilisées pour de telles applications aux installations de Minto. Les technologies employées permettent de remplir d'importantes commandes personnalisées grâce à la fabrication automatisée des produits.

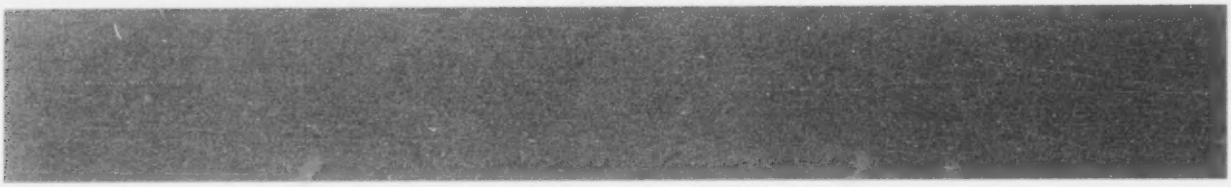
Par ailleurs, la demande de matelas pour bétail, une gamme de produits très populaire de l'entreprise, continue à croître, et on s'attend à ce que la tendance se poursuive en 2004. La TRACC a expédié plus de 100 000 unités destinées aux exploitations laitières partout en Amérique du Nord en 2003. Exprimé en poids, ce niveau de production a nécessité au moins 13 millions de livres de caoutchouc recyclé provenant des pneus usés du Nouveau-Brunswick. Dans l'année qui vient, la TRACC prévoit aussi mettre en marché une version de taille plus grande de ses matelas en vue de leur utilisation dans les stalles de chevaux, pour s'ajouter à la gamme de produits actuellement offerte aux producteurs laitiers.

Le caoutchouc retransformé provenant des pneus usés du Nouveau-Brunswick demeure la matière première principale des opérations de fabrication de la TRACC. Mais notons aussi que du plastique recyclé, provenant de sacs d'épicerie par exemple, entre dans la fabrication des nouvelles tuiles de couverture produites par l'entreprise.

De tels mélanges hybrides de caoutchouc recyclé et d'autres matières devraient contribuer à accroître la production globale de l'entreprise dans les années à venir ainsi que le recyclage d'autres matières dans la province. Le plus récent exemple de cette tendance est l'examen soutenu par la TRACC des possibilités de fabrication et des marchés d'exportation potentiels de pneus remoulés/rechapés.

Une telle opération verrait les carcasses de pneus usés plus petites détournées de l'usine principale de la TRACC et utilisées comme point de départ à la construction de pneu de première qualité dans une usine affiliée. Il est clair que le processus exigerait également une quantité importante de caoutchouc neuf. Le marché visé se situerait entièrement à l'extérieur de l'Amérique du Nord, où les pneus pour véhicules plus petits représentent une part plus importante de la demande des consommateurs.

Le projet pilote continuera à faire l'objet d'efforts actifs en 2004, et une production à grande échelle pourrait commencer dès 2004. Dans les années à venir, la TRACC et la Commission continueront à cerner des débouchés spécialisés à l'étranger pour les produits fabriqués dans le cadre du PIP du Nouveau-Brunswick.



PROJETS SPÉCIAUX

La recherche et le développement de nouveaux services potentiels dans le cadre du programme sont une priorité constante.

• Partant des travaux de développement effectués par la Commission et la faculté de génie de UNB, la TRACC a procédé en 2003 à un réaménagement majeur de son usine de Minto pour se préparer à la production à grande échelle de ses nouvelles tuiles de couverture. La technologie d'extrusion et de moulage employée fait appel à un mélange hybride de caoutchouc recyclé et de déchets de plastique pour produire un matériau de couverture de style ardoise extrêmement durable. L'installation de cette nouvelle capacité de production a entraîné une reconfiguration considérable des autres systèmes de fabrication de l'usine. Ainsi, le procédé de déchiquetage des pneus a été complètement réoutillé, et la capacité de production a triplé, assurant un rendement optimum de l'ensemble de l'usine pour ce qui est de la transformation initiale.

• Durant l'année, la TRACC a aussi commencé à mettre au point une opération de remoulage et de rechapage de pneus pour servir les marchés d'exportation spécialisés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. La nouvelle installation produira des pneus plus petits en utilisant un mélange de caoutchouc neuf et de carcasses de pneus usés du Nouveau-Brunswick, qui correspondent aux critères des marchés d'exportation clés.

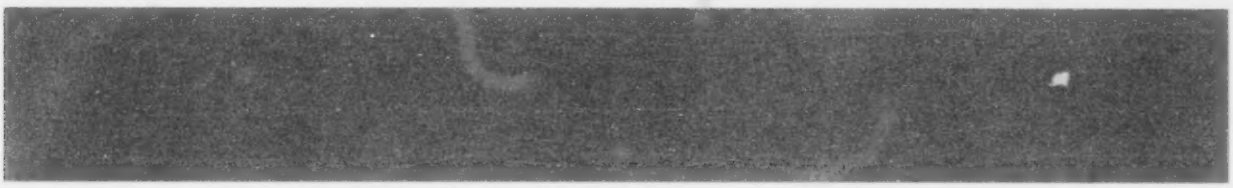
En vertu d'un tel scénario, toute carcasse de pneu usé livrée à l'usine actuelle de TRACC et répondant aux spécifications sera détournée de la chaîne de déchiquetage habituel et envoyée à une autre usine, également située dans le parc industriel de Minto. Des essais automatisés approfondis seront alors effectués pour déterminer si les carcasses conviennent au remoulage ou au rechapage de pneus.

À la fin de 2003, le matériel de production nécessaire avait été acquis et évalué au moyen d'une série d'essais menés sur place. Sur le plan technique, les résultats obtenus jusqu'à présent sont des plus encourageants. D'autres travaux de développement auront lieu au cours de l'année, et on espère que le nouveau système deviendra pleinement fonctionnel en 2004.

• La Commission a conclu en 2003 un examen technique détaillé des possibilités de gestion des pneus usés tout terrain, et un système venant du Québec sera examiné plus longuement durant l'année qui vient.

Les secteurs de l'agriculture, de l'exploitation minière et de la foresterie ainsi que les niveleuses et les chargeuses produisent chaque année au Nouveau-Brunswick au moins 4 000 pneus usés tout terrain. La composition interne de ces pneus de classe particulière de même que, dans de nombreux cas, leur grande dimension font qu'ils ne peuvent être transformés au moyen de l'équipement et des technologies conçus pour le déchiquetage des pneus de camion et d'auto. Exprimés en pourcentage, ces pneus représentent moins de 0,5 % du total annuel de pneus usés provenant des véhicules de passager et des camions dans la province. Toutefois, vu leur taille et leur poids plus importants, la quantité de caoutchouc recyclable qu'ils contiennent est importante.

Un projet pilote visant le recyclage des pneus usés tout terrain du Nouveau-Brunswick est en voie d'élaboration pour 2004, de concert avec une usine du Québec. Le projet comprendra une évaluation détaillée, et des données d'essais complètes sur les résultats devraient être connues d'ici le milieu de l'année.



ACTIVITÉS

Le nombre total d'EPP consignés, ramassés et suivis par la Commission en 2003 a dépassé 900 000 unités. Le traitement et la gestion des données sur chaque pneu usé entré dans le système sont une fonction administrative clé de la Commission. Des renseignements exacts sont essentiels, puisque les calculs qui en découlent déterminent le niveau de subvention versée par la Commission en vue de compenser partiellement les coûts d'exploitation du PIP à l'échelle de la province.

Le système informatique maison de la CIPNB a été conçu expressément pour gérer des volumes élevés de données. De plus, toute amélioration nécessaire est apportée sans délai pour faire en sorte que la capacité de traitement soit toujours suffisante.

Parmi les priorités administratives de 2003, notons un examen approfondi des procédures en place pour les registres de suivi, qui produisent des renseignements détaillés sur chaque collecte et chaque chargement de pneus usés et sur chaque déplacement. Plusieurs améliorations ont aussi été apportées pour réduire les formalités administratives des détaillants pour qui la vente de pneus est un service occasionnel qu'ils rendent à leurs clients plutôt que leur activité principale.

Il y a plus de 900 détaillants de pneus en tout genre au Nouveau-Brunswick. Une activité de vérification accrue auprès des détaillants dans le cadre du système global a donné lieu à des revenus beaucoup plus importants provenant des droits comparativement aux années précédentes. Dans plusieurs cas, des révisions apportées aux échéances internes de rapport par les détaillants ont mené à une hausse marquée de l'inscription dans l'exercice approprié des recettes provenant des droits.

Le programme d'éducation publique de la Commission s'est poursuivi en 2003 avec des campagnes de promotion qui ont coïncidé avec la Journée de la terre en avril et avec la Semaine canadienne de réduction des déchets en octobre, et par la production du bulletin de la Commission et la distribution périodique de documentation d'information et d'éducation.

En plus d'assurer la gestion du PIP, la Commission a aussi assumé durant l'année le rôle de secrétariat de l'Association canadienne des organismes de recyclage des pneus (CATRA). Différentes régions du Canada assument les responsabilités de la CATRA chacune leur tour, y compris la présidence de l'association nationale, pour une période de deux ans. Durant le mandat du Nouveau-Brunswick, la CATRA a mis en œuvre un nouveau système national d'échange et de collecte de données de recherche dans le domaine du recyclage de pneus et elle a remanié en profondeur le site Web de l'association.

Neuf provinces canadiennes et le Yukon exploitent actuellement un système centralisé de recyclage des pneus. Des différences existent d'un endroit à l'autre pour ce qui est de la conception du programme, mais bon nombre des caractéristiques clés sont très semblables, y compris l'importance accordée à la fabrication de produits à valeur ajoutée à partir des pneus usés du Canada. Dans une région telle que le Canada atlantique, élargir l'échange de renseignements et accroître les contacts réguliers parmi les organismes du secteur présentent des avantages potentiels considérables pour toutes les régions concernées, et la Commission continuera à appuyer activement de tels efforts dans les années à venir.

TENDANCES

L'industrie canadienne du recyclage de pneus a connu une croissance sans précédent au cours des 15 dernières années, s'inscrivant ainsi dans le courant national et mondial de gérance de l'environnement et de développement durable.

Au Nouveau-Brunswick, jusqu'à présent, plus de 100 000 000 livres de caoutchouc industriel de valeur ont été détournées du flux des déchets solides pour être recyclées. Avant l'instauration du PIP, les énormes volumes de pneus usés produits chaque année dans la province étaient considérés comme rien de plus qu'un problème coûteux de gestion des déchets.

En tant que Canadiens et Canadiennes, notre décision collective de redéfinir les pneus usés comme une ressource recyclable a eu des conséquences positives pour l'environnement et pour l'économie de la province ou du territoire visé. Du même coup, les participants de l'industrie ont appris très rapidement que la gestion d'une « ressource » plutôt que la gestion de « déchets » met en cause d'autres facteurs clés, tels que les lois fondamentales de l'offre et de la demande.

Quelle que soit la matière recyclée, l'aspect commercial du recyclage demeure à la merci des importants changements dans les conditions du marché qui peuvent survenir dans des périodes relativement courtes. Par exemple, si une ressource est disponible en grande abondance pendant des périodes prolongées, sa valeur inhérente ne peut faire autrement que subir des pressions à la baisse. Les prix actuels de la poudrette de caoutchouc en Amérique du Nord illustrent bien cette situation; la poudrette de caoutchouc est le produit le plus élémentaire provenant du recyclage de pneus.

Il y a une dizaine d'années, dans les débuts des programmes canadiens de recyclage des pneus usés, toute nouvelle installation de transformation qui produisait de la poudrette de caoutchouc de bonne qualité pouvait facilement écouler sa production à un prix raisonnable auprès des fabricants de produits à base de caoutchouc. La réalité actuelle est bien différente. Comme un nombre croissant de gouvernements en Amérique du Nord ont adopté des programmes de recyclage de pneus, l'offre globale de poudrette n'a cessé de grimper, ce qui a de toute évidence entraîné une chute des prix.

L'engagement de longue date de la Commission de fabriquer de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de nos pneus usés ici au Nouveau-Brunswick, au lieu de produire et d'expédier ailleurs la poudrette de caoutchouc s'avère plus avantageux que jamais dans les circonstances. En fait, en 2003, plus de 98 % de la production annuelle de la TRACC a consisté dans des produits fabriqués à valeur ajoutée.

Un autre facteur important auquel fait face l'industrie du recyclage nord-américaine depuis quelques années est l'augmentation marquée de la taille et du poids moyens des pneus usés. La grande demande de véhicules plus gros et plus lourds tels que les véhicules sportifs utilitaires, les mini-fourgonnettes et les camions légers est l'un des facteurs de ce changement, mais il faut ajouter que les spécifications actuelles des fabricants de véhicules prévoient des pneus plus lourds à jante plus grande.

Les conséquences de cette tendance pour l'industrie du recyclage des pneus sont faciles à voir aujourd'hui à n'importe quelle étape du système d'entreposage, de collecte et de fabrication. Ainsi, dans les premières années du PIP, les pneus usés ayant une jante de 13 po représentaient au moins 15 % du volume total annuel de pneus reçus à l'usine de la TRACC. En 2003, cette catégorie comprenait seulement 5 % des pneus usés reçus.

D'un point de vue opérationnel, cela signifie que le volume de caoutchouc livré aux installations telles que celles de la TRACC est sensiblement plus élevé, bien que le nombre total de pneus expédiés à ces usines puissent être à peu près le même que par le passé. Relever ce défi sera un aspect central des activités de la Commission et de la TRACC dans les années à venir.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacun un représentant au conseil d'administration.
Les représentants sont actuellement :

Dr. David Besner,
(Président de la Commission)
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
l'Association des déchets solides du Nouveau-Brunswick

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
l'Association des vendeurs d'automobile du Nouveau-Brunswick

George Haines
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au conseil d'administrateurs

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2003 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2003 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 2 mars 2004

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership, is the Canadian member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

ÉTATS FINANCIERS

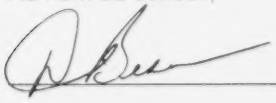
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003	2002
Actif		
Encaisse	749 216 $	486 522 $
Débiteurs	408 347	457 553
Placements	1 514 313	1 451 561
Charges payées d'avance	2 657	962
Immobilisations (note 2)	9 849	10 557
	2 684 382 $	2 407 155 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 836 046 $	1 698 434 $
Frais de traitement à payer	300 000	225 000
Actif net		
Investi dans des immobilisations	9 849	10 557
Non affecté	538 487	473 164
	548 336	483 721
	2 684 382 $	2 407 155 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,



_____, administrateur

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003	2002
Droits	2 600 807 $	2 568 883 $
Charges		
Frais de traitement des pneus usés	2 275 026	2 429 962
Salaires et avantages sociaux	150 154	146 321
Déplacements	26 523	27 011
Réunions du Conseil d'administration	2 386	7 881
Services professionnels	69 030	24 974
Honoraires de consultation	10 224	1 800
Communications et traduction	35 338	28 160
Bureau	19 517	17 927
Téléphone	5 026	4 033
Loyer	12 420	12 420
Assurance	3 432	1 874
Formation et abonnements	2 259	729
Intérêts et frais bancaires	1 649	861
Amortissement	6 485	8 048
Programme de développement du recyclage des pneus	–	7 500
Service de sécurité	4 891	–
	2 624 360	2 719 501
	(23 553)	(150 618)
Revenu d'investissement	88 168	66 274
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	64 615 $	(84 344) $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2003 Total	2002 Total
Solde au début de l'exercice	10 557 $	473 164 $	483 721 $	568 065 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(6 485)	71 100	64 615	(84 344)
Variation nette des investissements dans des immobilisations	5 777	(5 777)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	9 849 $	538 487 $	548 336 $	483 721 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003	2002
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes		
Activités de fonctionnement		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	64 615 $	(84 344) $
Amortissement hors caisse	6 485	8 048
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation		
Diminution des débiteurs	49 206	115 901
Augmentation des charges payées d'avance	(1 695)	(194)
Augmentation des créditeurs et charges à payer	137 612	296 146
Augmentation (diminution) des frais de traitement à payer	75 000	(150 000)
	331 223	185 557
Activités de financement et d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(5 777)	(5 604)
Augmentation des en placements	(62 752)	(54 992)
Augmentation des prêts en cours	–	11 258
	(68 529)	(49 338)
Augmentation de la position de l'encaisse	262 694	136 219
Position de l'encaisse au début de l'exercice	486 522	350 303
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	749 216 $	486 522 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers

ÉTATS FINANCIERS

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2003

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commision »), organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables

a) Généralités

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

b) Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant ou à la valeur marchande, selon le moins élevé des deux.

c) Droits

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige des détaillants inscrits qu'ils lui remettent des droits prescrits sur les nouveaux pneus vendus. La Commission constate les produits au moment où les pneus sont vendus.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

e) Frais de traitement des pneus usés

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). La moitié du montant payable est remise au moment de la collecte; l'autre moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

ÉTATS FINANCIERS

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2003

2. Immobilisations

			2003	2002
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	15 275 $	14 642 $	633 $	1 744 $
Mobilier et agencements	9 619	5 206	4 413	4 579
Matériel informatique	31 351	26 548	4 803	4 234
	56 245 $	46 396 $	9 849 $	10 557 $

3. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers

La juste valeur de l'encaise, des débiteurs, des créditeurs et charges à payer et frais de traitement à payer du Conseil se rapproche de leur valeur comptable.

La juste valeur des placements au 31 décembre 2003 était de 1 515 515 $ (2002 – 1 458 115 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.